



Și Liga Navală Română a susținut prin scrisori adresate Președintelui României, domnului Traian Băsescu, Președintelui Senatului, Președintelui camerei Deputaților, precum și Patriarhului Bisericii Ortodoxe Române ca ziua de 15 august să fie declarată sărbătoare legală.

Repetăm mai jos conținutul scrisorii adresată Președintelui României:

**PREȘEDINTELE ROMÂNIEI**  
**Domnul TRAIAN BĂSESCU**

Liga Navală Română, susținătoarea idealurilor celor a căror destine se împletesc cu întinderile fără odihnă a apelor, susține măsurile inițiate de Dumneavoastră pentru recunoașterea și a zilei de 15 August drept sărbătoare legală, deci nelucrătoare.

Liga Navală Română a intervenit la Președinții Senatului și Camerei Deputaților pentru susținerea propunerii de recunoaștere a zilei de 15 august drept sărbătoare legală – deci nelucrătoare, deoarece această zi reprezintă:

În primul rând, un reper de suflet pentru faptul că de „ADORMIREA MAICII DOMNULUI” se sărbătorește săvârșirea din viața pământească a PEA SFINTEI NĂSCĂTOARE DE DUMNEZEU și mutarea ei cu trupul și sufletul la cer prin minune dumnezeiască;

În al doilea rând, la 15 August sărbătorim ZIUA MARINEI ROMÂNE, prilej cu care Fecioara Maria a fost și este serbată ca patroană și ocrotitoare a marinarilor.

În speranța că și ziua de 15 August va fi recunoscută drept sărbătoare legală, deci nelucrătoare,

Primiți domnule Președinte,  
Alese sentimente de considerație,

Președintele Ligii Navale Române  
Contraamiral (r) ing. CHIRIL IOAN

Drept urmare, camera deputaților, la data de 08.10.2008 a decis ca ziua de 15 august să fie declarată sărbătoare legală.

*Contraamiral*  
*(r) ing. Chiril Ioan*

# Consiliul Director al Ligii Navale Române Careul Tineretului, Filiala București



*Președinte*  
**Mihnea Bolintineanu**



*Vicepreședinte*  
**Laurențiu Macarie**



*Șef departament  
relații externe*  
**Ana-Maria Vasilescu**



*Secretar General*  
**Cristian Balint**

## Membrii



**Daniela  
Micu**



**Ovidiu  
Gulei**



**Simona  
Ionești**



**Răzvan  
Macarie**



**Aniela  
Gulei**



**Dana  
Chivu**



**Adrian  
Rus**



**Aurelia  
Ciobanu**



**Adrian  
Pantazi**



**Georgiana  
Vișan**



**Ana-Maria  
Endeș**



**Mihaela  
Poiană**



**Adina  
Dobre**



**Diana  
Olteanu**



**Antonela  
Gulei**



**Denisa  
Iancu**



**Casandra  
Boruzescu**



**Cristian  
Dragomir**



**Raluca  
Dobre**



**Alexandra  
Radu**



**Florin  
Vlăsceanu**



**Maria  
Neamțu**



**Oana  
Duță**



**Ana  
Burcea**



**Mariana  
Calfă**



**Asociația Scriitorilor de Limbă Română din Québec**

**Adrian Erbiceanu – Președintele (dreapta)**

**Ionuț Caragea – Vicepreședinte (stânga)**

## ZONA ECONOMICĂ EXCLUSIVĂ (ZEE)

*continuare din numărul anterior*

În ZEE, România poate coopera cu celelalte state riverane ale Mării Negre pentru conservarea și explorarea rațională a **resurselor biologice**, protecției mediului, mai ales în sectoare învecinate, ținând seama de caracteristicile M. Negre, de mare semiînchisă și cu potențial biologic discutabil.

În ZEE, toate statele, chiar și cele neriverane, beneficiază de libertate de navigație și survol, de a instala cabluri și conducte imerse.

România are interese prioritare în legătură cu stocurile speciilor anadrome de pește care se reproduc în apele sale și își exercită în consecință drepturile cu privire la acestea.

Organele abilitate române iau măsuri pentru conservarea stocurilor speciilor anadrome de pește prin reglementarea pescuitului și stabilirea capturii totale. Cooperează în acest sens cu statele interesate în cazul speciilor migratoare dincolo de limitele ZEE. La nevoie, monitorizează, inspectează, rețin sau sechestrează navele de pescuit care încalcă desfășurarea rațională a pescuitului.

Navele de pescuit ale altor state pot avea acces în ZEE a României pe bază de acorduri, în condiții de reciprocitate.

În ZEE, România își rezervă dreptul de a exercita controlul pentru prevenirea

contravențiilor și infracțiunilor privind domeniul vamal, fiscal, sanitar, al imigrației și securității. Spațiul în care se exercită aceste drepturi este situat dincolo de apele sale teritoriale și adiacente acestora, pe o lățime de 12 Mm. și poartă denumirea de zonă contiguă.

În jurul insulelor artificiale, instalațiilor și lucrărilor, se instituie zone de securitate care se întind pâna la 500m de la fiecare punct al limitelor lor exterioare. În zonele de securitate, organele abilitate române stabilesc măsurile ce se impun pentru asigurarea securității navigației, cât și a obiectivelor ce generează aceste zone, în conformitate cu Regulamentul internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare.

În acest sens, obiectivele care generează zone de securitate, sunt obligate să mențină permanent în stare de funcționare mijloacele de avertizare a existenței lor.

Instalarea acestor obiective, instituirea zonelor de securitate și retragerea acestora, se comunică prin publicația lunară „Avice pentru navigatori”.

Cercetările științifice în ZEE ale României au la bază tratatele la care țara noastră este parte, precum și legislația internă. Efectuarea lor în scopuri pașnice se poate realiza și de către organizații sau state străine, dar numai cu acordul prealabil al organelor abilitate române.

După obținerea acordului, solicitanții sunt obligați:

a) să asigure participarea specialiștilor români la lucrări, inclusiv pe navele sau mijloacele de cercetare, iar rezultatele finale și concluziile să fie prezentate organelor române abilitate;

b) să nu afecteze drepturile suverane și jurisdicția României asupra ZEE.

Problemele legate de poluarea mediului marin se rezolvă în conformitate cu tratatele la care România este parte și cu legislația internă. Prevederile legislației românești în domeniu sunt comunicate prin „Avize pentru navigatori”.

Navele care încalcă normele, pot fi inspectate, reținute, sau li se poate deschide acțiune în justiție.

Contravențiile privind exploatarea ilegală a resurselor, poluarea, lipsa con-

simțământului românesc, lucrări neautorizate, lipsa semnalizării maritime etc., sunt sancționate cu amenzi.

Situațiile deosebit de grave, atrag măsuri complementare, cum ar fi: confiscarea navei, uneltelor de pescuit, aparatului participante sau confiscarea bunurilor dobândite ilegal.

Actul normativ stabilește și modalitățile de aplicare a sancțiunilor.

Ca participant la elaborarea proiectului acestui act normativ – cu trecerea anilor și schimbarea sistemului politic, a informațiilor obținute între timp, posibila înțelepciune dată de experiență și încărunțire – nu neg limitele decretului, perfectibil în timp.

*Contraamiral(r) Ion-Dănuț Toader*

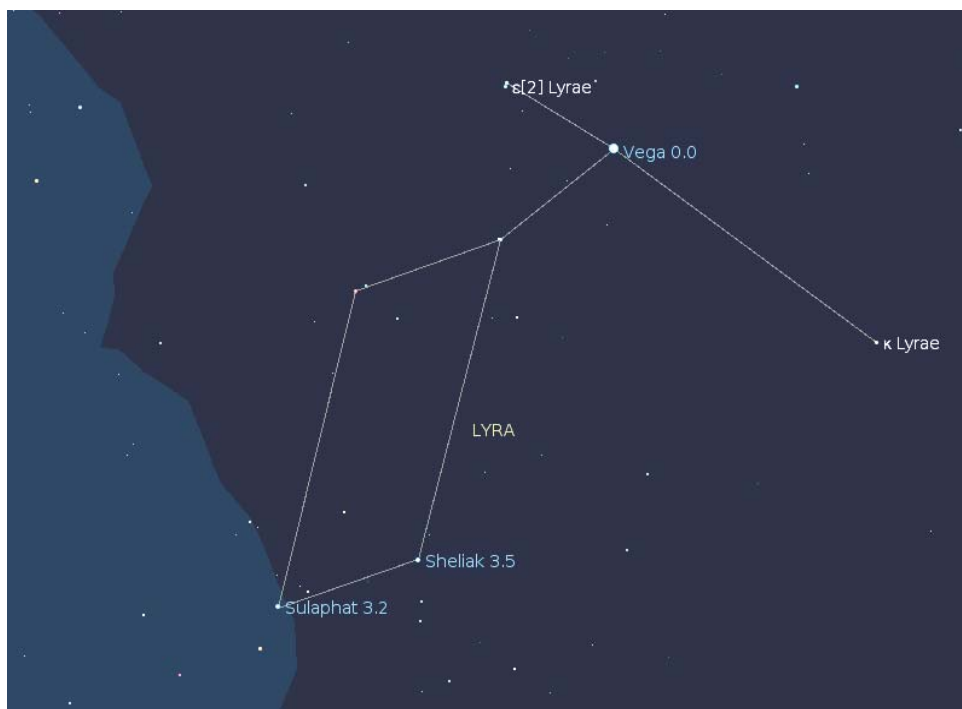


# ASTRONOMIA NAUTICĂ

## CONSTELAȚIA LYRA

Este o constelație situată în emisfera boreală, o constelație mică, dar steaua sa principală Vega este una dintre cele mai strălucitoare stele de pe bolta cerească. Este situată la o distanță de 25 ani lumină, fiind o stea din clasa „A” (A, B și O sunt stele fierbinți, F, G, și K – stele cu căldură medie – ca soarele nostru și M stele relativ reci).

Interesant este că în această constelație sunt două sisteme binare (într-un sistem solar binar sunt două stele care se orbitează reciproc, astfel, de pe o planetă situată într-un sistem binar se vor vedea pe cer doi sori în loc de unul). Aceste sunt Zeta Lyra, situată la 153 ani lumină de planeta noastră și sistemul solar Epsilon Lyra, la 162 ani lumină.



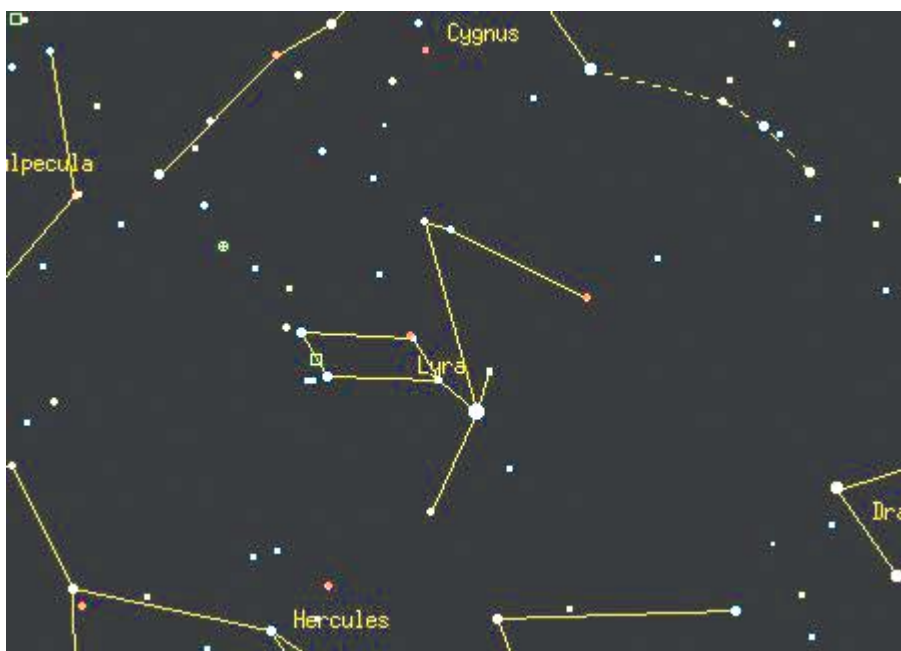
Constelația Lyra este cunoscută încă din antichitate. În timpul civilizației Sumeriene aceasta se numea Raditartahu – vulturul bărbos, considerat a fi unul din cele trei păsări care s-au opus lui Hercule. Fenicienii au fost cei care au schimbat numele acestei constelații în lira, instrument muzical confecționat din carapacea unei broaște – Xelus țestoasa.

În România, popular, constelației i se spune Ciobanul cu oile, Steaua Polară este Steaua Ciobanului, Constelația Andromeda este Jghebul din care beau oile, iar Planeta Venus, văzută seara, se numește Luceafărul Ciobanilor.

Pământul se deplasează prin univers împreună cu întregul sistem solar, îndreptându-se cu o viteză de circa 20km/sec în direcția stelei Alfa Vega, stea considerată de specialiști cel mai important astru pentru pământeni, după soare.

În prezent, axa polilor este îndreptată spre Steaua Polară, dar în anul 1400, rolul de punct fix va fi preluat de această stea strălucitoare, steaua Vega.

*Comandor (r) Teodor Macarie*



# Să ne cunoaştem planeta

## Vânturile

Cauzele care duc la deplasarea anumitor pături de aer pot fi explicate prin neomogenitatea scoarţei terestre, care creează o repartiţie neuniformă a temperaturii şi presiunii aerului. Aerul cald, mai rarefiat şi mai uşor, va căpăta o mişcare ascensională, în timp ce aerul rece va tinde să-l înlocuiască. Această mişcare orizontală a aerului, apărută în urma diferenţelor termice şi barice, poartă numele de vânt.

### Caracteristici ale vântului

Principalele caracteristici ale vântului sunt direcţia şi intensitatea. În practică, direcţia vântului se măsoară prin unghiul pe care-l face nordul geografic cu sensul de deplasare al vântului. Direcţia vântului poate fi, deci, exprimată cu ajutorul busolei. Viteza vântului se exprimă în m/s sau km/h.

În ţara noastră cea mai mare frecvenţă o au vânturile ce se înscriu în primele cinci grade ale scării Beaufort, dar în condiţii deosebite (deplasarea deasupra teritoriului a unor centri barici, trecerea unor fronturi atmosferice) se pot întâlni şi vânturi a căror viteză se înscrie chiar pe treptele superioare ale scării Beaufort. Astfel, s-au întâlnit viteze maxime ale

vântului care au depăşit 55 m/s în Moldova sau 40 m/s în Dobrogea (ianuarie 1966). Pe culmile munţilor, viteza vântului poate depăşi uneori 50 m/s (la Vf. Omu, viteza a depăşit 60 m/s, adică 216 km/h).

Viteza vântului are mare influenţă asupra temperaturii pe care o resimte corpul uman. Astfel, s-a calculat că un vânt care suflă constant numai cu 5 m/s poate atenua temperatura aerului într-o zi de vară de la 30 la 22-23 grade Celsius. Iar în timpul iernii este suficient ca vântul să sufle cu 3-4 m/s, pentru ca în loc de -5 grade Celsius să simţim frigul de la -15 grade Celsius.

*Briza de mare* - este un vânt ce se formează în zona litoralului: ziua, datorită insolaţiei foarte puternice, uscatul se încălzeşte foarte tare. O parte din căldura acumulată se degajă în aerul de deasupra sa, care devenind mai uşor se ridică, locul lui fiind luat de aerul de deasupra mării, mai rece şi mai umed (deoarece marea se încălzeşte mai greu). Se va forma deci ziua un circuit în altitudine dinspre uscat spre mare, iar la suprafaţa mării şi uscatului, un circuit de compensaţie, dinspre mare spre uscat.

*Briza de uscat* - se formează tot în zona litoralului: noaptea, datorită faptului

că uscatul se răcește mai ușor, iar apa își menține căldura timp îndelungat, apare un fenomen invers brizei de mare. Astfel, apa radiază o cantitate de căldură, primită în timpul zilei, aerului de deasupra, care ridicându-se se va îndrepta spre litoral.

La nivelul solului, aerul mai rece de deasupra uscatului se va deplasa spre mare, înlocuindu-l pe cel cald.

*Briza de vale* - este un vânt ce se formează la munte și este favorizat de



**Ion Aurel Gârjoabă**

încălzirea mai puternică a versanților, în timpul dimineții, față de văile montane. Versanții vor trimite această căldură aerului din vecinătate, care încălzindu-se va deveni mai ușor și se va ridica, locul lui fiind luat de aerul rece din vale. Mișcarea ascendentă a aerului favorizează apariția norilor cumuliformi, care generează precipitații orografice.

*Briza de munte* - tot la munte, noaptea, aerul răcit prin radiație de către versanți (care se răcesc mai ușor decât văile), mai greu și mai dens, se va scurge spre văi, locul lui fiind luat de aerul din atmosfera liberă. Va apărea deci o mișcare a aerului descendentă, dinspre munte spre vale. Brizele de vale și munte, prin acțiunea lor, aduc o mare contribuție la atenuarea contrastelor termice, micșorând amplitudinile zilnice.

*Föhnul* - este un vânt a cărui acțiune se poate uneori observa pe versanții nordici ai Carpaților Meridionali, pe cei estici ai Carpaților Orientali și pe cei exteriori ai Carpaților de Curbură. El apare când o masă de aer trece pe deasupra maselor muntoase respective, sub influența gradientului baric, format cu ocazia deplasării unui ciclon. Pe versanții expuși vântului, în cazul Masivului Făgăraș pe versanții sudici, aerul, în mișcarea sa ascendentă, se răcește până în momentul în care ajunge la altitudinea când se produce condensarea. Drept urmare, se vor forma nori și vor cădea precipitații ce vor duce la o micșorarea a umezelii aerului.

Trecând în partea cealaltă a masivului, aerul va avea o mișcare descendentă, se va încălzi și, în consecință, nebulozitatea se va diminua, iar precipitațiile vor înceta. La poalele masivului muntos, föhnul va ajunge sub forma unui vânt cald și uscat. În Făgăraș se formează cel mai reprezentativ föhn din țară, pe care localnicii îl numesc *Vântul Mare*. Viteza sa de deplasare depășește 10 m/s și poate să bată zile în șir în orice anotimp. Iarna poate topi rapid zăpada, provocând uneori inundații, iar vara are o acțiune pozitivă contribuind la coacerea mai rapidă a culturilor de câmp .

*Crivățul* - este un vânt deosebit de puternic, care bate în Moldova, Dobrogea și sudul și estul Munteniei. Sufală dinspre N-E spre S-V, cu viteze ce depășesc uneori 30-35 m/s. Asociat cu ninsoare, el determină deseori în anotimpul rece al anului cele mai cumplite viscole din țara noastră. Apariția lui în timpul verii este cu totul întâmplătoare, dar atunci fiind un vânt cald și uscat aduce pagube recoltelor în regiunile din estul și sud-estul țării.

*Nemirul (Nemerul)* - vânt local care apare în depresiunea Brașovului. Aerul rece al Crivățului, acumulat în partea estică a Carpaților Orientali, pătrunde prin văile și trecătorile munților și se revarsă pe versantul vestic în depresiune sub forma unui vânt rece, cu o viteză de deplasare de 10-20 m/s.

**Dana Chivu**  
*meteorolog A.N.M.*

## Mic dicționar marinăresc

Veți acosta la dana numărul 5!

You'll get berthed at berth no. 5!

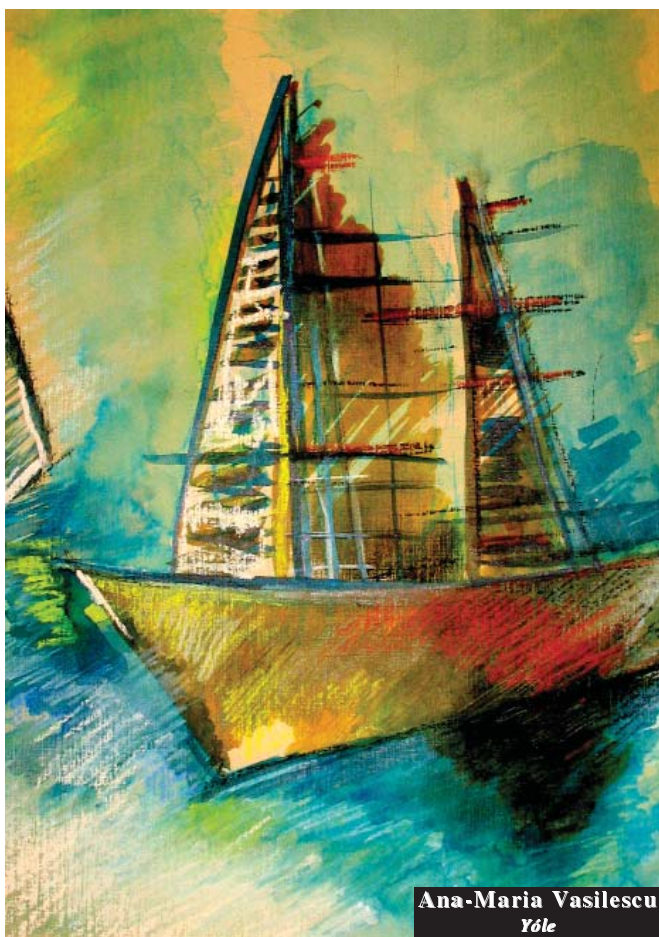
Dană = loc de-a lungul cheiurilor amenajat pentru acostarea navelor și pentru încărcarea mărfurilor.

Acostare = manevra de a aduce și a lega un mijloc de navigație cu bordul sau cu pupa la dană, la geamandură, la altă navă.

Faceți escală în portul următor!

Call at the next port!

Escală = oprire planificată a unei nave într-un port pentru încărcarea, descărcarea mărfurilor sau pentru debarcarea pasagerilor.



Ana-Maria Vasilescu  
Yóle

## ACȚIUNI NAVALE ÎNTRE 1870 ȘI ÎNCEPUTUL SECOLULUI XX

În această perioadă, au fost unele operațiuni navale, dintre care multe ne semnificative pentru ca să atragă atenția în vreun fel. În alte cazuri, inegalitatea valorii militare și profesionale a adversarilor din confruntare a dus cu gândul, mai puțin la o luptă, cât mai degrabă la o execuție militară – acesta a fost cazul de la Alexandria, din 1882. În urma masacrului mai multor europeni de către egiptenii naționaliști și xenofobi ai colonelului Arabi-Pacha, guvernul englez a ordonat o acțiune în forță împotriva orașului. La 11 iulie, la ora 7 dimineața, cele 8 cuirasate și 5 canoniere ale amiralului Beauchamp Seymour s-au instalat în fața lucrărilor situate în sudul portului, până la peninsula Ras-el-Tin și, după câteva ore de canonadă intensă, le-au ruinat sau le-au redus la tăcere; de altfel, garnizoana forturilor nici nu a răspuns marilor tunuri engleze, ascunse în fortificații sau în turele, neavând decât tunuri cu țevă lisă care, cel mai adesea, erau prost întreținute. Doar un singur blindaj englez, la bordul vasului SUPERB, a fost pătruns de un obuz. Cuirasa a triumfat, deci, în fața tunului, dar meritul său a fost neînsemnat.

Mai multe învățăminte s-au desprins din războiul turco-rus din 1877-1878 și din cele două războaie civile din Chile

(1891) și Brazilia (1893-1894), care au pus, mai ales, în lumină, reductibilele efecte ale torpilelor: la 10 cuirasate turcești de 9 la 10000 tone, rușii nu au fost în stare să opună, în 1877, în Marea Neagră, decât câteva coverte din lemn și vreo 12 torpiloare de mici dimensiuni. Într-adevăr, cu toate că Alexandru Gorceakov, cancelarul rus, a anunțat marile puteri, la 31 octombrie 1870, că țarul nu se mai considera legat de articolele Tratatului de la Paris din 1866, nu mai erau nici timp și nici mijloace pentru refacerea unei flote. Cel puțin, rușii au pus la bătaie toate slabele lor forțe, fără nicio restricție, atacând neîncetat cuirasatele turcești care rămăneau inerte și pasive la manevrele navelor de la Batum și Sukhum-Kale; din nefericire, îndrăzneala și cunoștințele comandanților acestor expediții, locotenenții vaselor MAKAROV și ZATZARENYYI, nu au putut înlocui imperfecțiunile torpilelor remorcate și ale primelor torpile Whitehead de care dispuneau. Un singur crucișător auxiliar turc a fost scufundat la Batum, la 25 ianuarie 1878. Rușii au plasat, de asemenea, torpile și pe Dunăre, la Reni și la Brăila, pentru a stopa navigația pe fluviu între aceste două puncte, pentru monitoarele turcești de la Măcin și de la Sulina, și pentru a proteja transporturile

de trupe sau de alimente de pe un mal pe altul; câțiva ofițeri curajoși, conduși de comandantul șalupei torpiloare românești RÂNDUNICA, profitând de întuneric, au reușit să scufunde cuirasatul turc SEIFI, la Măcin (noaptea de 23 mai 1877).

De asemenea, cuirasatul BLANCO ENCALADA, al liberalilor cilieni răsculați, a fost distrus în locul de ancorare de la Caldera, la 23 martie 1891, de către torpiloarele LYNCH și CONDELL, trecute de partea președintelui dictator José Manuel Balmaceda, accident nefericit care dovedea, fără echivoc, eficacitatea torpilei, dar care nu a putut modifica mersul războiului, enorma superioritate numerică a flotei lor asigurând victoria liberalilor. În Brazilia, din contră, torpilarea cuirasatului AQUIDABAN de către avionul-torpilor GUSTAVO-

SAMPAIO rămas fidel mareșalului Floriano Peixoto, președinte legal, a rupt, spre profitul guvernului recunoscut, echilibrul forțelor celor două partide care își disputau puterea (14 aprilie 1894).

Spiritele moderate au răspuns celor entuziasmați de torpilă, amețiți de succesele obținute, că aceste victorii se explicau, în parte, prin întunericul profund, prin mediocritatea serviciului de pază organizat la bordul cuirasatelor turcești sau americane. Nu avea nimeni dreptul să concluzioneze că noile arme transformau radical condițiile războiului naval. Cu mult mai convingătoare, spuneau ei, era istoria războiului care a izbucnit în 1879 între Chile și Peru, în urma dificultăților legate de frontiere în zonele cu azotat. Dimpotrivă, aceasta confirma că, în ciuda tuturor invențiilor recente, doar viteza și artileria decideau



Silviu Morariu

soarta bățăliilor. Dacă în pofida inferiorității numerice amiralul peruvian Miguel Grau a putut – până în luna octombrie – să mărească numărul incursiunilor pe litoralul chilian, să captureze nave de comerț și de transporturi de trupe și să protejeze contra oricărui atac, coasta peruviană. Toate acestea s-au înfăptuit grație mării viteze a cuirasatului său HUASCAR. El posedă cel puțin supremația pe mare. Nu a pierdut această supremație decât în ziua în care cuirasatul chilian COCHRANE s-a întors în bazinul Valparaiso, a fost reparat și a putut atinge o viteză superioară. Atacat la 8 octombrie 1879 în fața portului Punta-Agamos de întreaga

escadră chiliană, care a concentrat asupra lui un tir susținut și prin artileria mijlocie, vasul HUASCAR a trebuit să se predea fără a suferi avarii grave, dar cu pierderi cumplite în oameni; în afara vitezei era importantă intensitatea focului care a adus victoria chilienilor. Ei au putut să blocheze fără grabă toate orașele de pe coasta peruviană și să debarce acolo trupe care au cooperat cu armata terestră pentru ocuparea țării.

O confruntare de mai mare amploare s-a desfășurat în apropierea insulei mediteraneene Lissa, care se afla în posesia Austriei. La 20 iulie 1866, flota italiană compusă din 12 cuirasate și mai multe nave neblindate, condusă de



**Nicolae Iorga**

amiralul Carlo Pellion di Persano intenționa să debarce trupe pe insulă pentru a o lua în stăpânire. Dar a fost surprinsă de escadra austriacă, net inferioară. Datorită unor confuzii în identificarea navei comandant italiene de către navele proprii, dar și vremii nefavorabile, escadra austriacă, având la comandă pe amiralul Wilhelm von Tegetthoff, a înregistrat o victorie decisivă. După bătălia de la Trafalgar, cea de la Lissa a fost prima confruntare navală în marea largă, și prima dintre navele cuirasate, fiind evidențiată superioritatea cuirasei asupra proiectilului.

Marele public nu cunoștea acest război și mulți specialiști se îndoiau de valoarea lecțiilor sale. Pentru a fonda o doctrină și o tactică, afirmau pe bună dreptate, că trebuie fixate principiile construcției navale, fiind necesare numeroase și extinse experiențe bazate nu doar pe fapte atât de particulare. De asemenea, până în ziua în care primele mari războaie dezlănțuite de imperialismul începutului de secol XX au supus flotele noi la proba decisivă a luptei directe, tacticienii și inginerii au rămas sub influența amintirilor de la Lissa, singura întâlnire serioasă unde s-au înfruntat escadrele cuirasate și a rezultatelor, adesea nesigure, ale manevrelor navale și a încercărilor din poligoane.

Acțiunile navale din războiul ruso-japonez din 1904-1905 reprezintă preludivul celor ce urmau să se desfășoare

zece ani mai târziu, în timpul primului război mondial. Cauzele războiului au fost generate de interesele acestora în Coreea și China, Japonia neacceptând prezența rusească pe teritoriile manciuriene și la Port-Arthur, cât și prelungirea căii ferate transsiberiene.

Flota rusească din Extremul Orient, comandată de amiralul Oskar Stark era constituită din 66 de nave, dintre care 7 cuirasate, 7 crucișătoare, 25 de contratorpiloare și numeroase nave mai mici. Flota oponentă, cea niponă, era formată din 6 cuirasate, 18 crucișătoare cuirasate, 4 crucișătoare, împreună cu forțele lor de asigurare. Japonezii au plănuțit să execute un atac prin surprindere asupra bazei navale țariste de la Port-Arthur, nimicirea forțelor navale rusești și realizarea unui cap de pod în Coreea. În dimineața zilei de 7 februarie 1904, amiralul Heihachiro Togo, comandantul japonez, după mai multe lovituri, a început realizarea blocadei portului. Succesele obținute de forțele terestre nipone, care se apropiau de Port-Arthur, au determinat conducerea rusească să hotărască ieșirea din baza navală pe 10 august, pentru a nu condamna navele, rezultând bătălia din Marea Galbenă. Un an mai târziu, bătălia de la Tsushima, din 27-28 mai, a pus capăt supremației navale ruse în mările Orientului Îndepărtat

*Cpt. cdor conf. univ. dr. Olimpiu  
Manuel GLODARENCO*

# Entorsa de gleznă

## 1. Ce este entorsa de gleznă?

Definiția medicală a entorsei de gleznă este leziunea unui ligament care nu antrenează o pierdere permanentă a rapoartelor normale ale unei articulații. Clasic, entorsa de gleznă corespunde unei leziuni post-traumatice a ligamentelor externe ale gleznei, care conectează tibia, talusul și calcaneul. Prin extensie, se denumesc entorse ale gleznei leziunile ligamentare ale oricărei articulații ale piciorului sau gleznei. Mai multe articulații pot fi afectate:

Articulația talo-crurală (între tibie, talus și calcaneu). Cu doua tipuri de entorsa: fie externă (entorsa clasică), fie internă (mult mai rară).

Articulația subtalara (dintre talus și calcaneu) și articulația mediotarsiană (dintre talus, navicular și cuboid) entorsă mediopiciorului, adesea asociată entorselor externe ale gleznei.

Articulația dintre navicular, primul metatarsian și cele trei cuneiforme (denumită entorsa lui Lisfranc).

## 2. Care este mecanismul de producere al unei entorse de gleznă?

Frecvent, pacientul relatează că „a călcat greșit” pe marginea externă a piciorului, când a resimțit o durere puternică.

## 3. Care sunt simptomele?

Durerea este foarte variabilă, uneori pacientul o neglijează sau ignoră, iar intensitatea durerii nu este proporțională cu gravitatea entorsei. Un zgomot (cracment) este uneori auzit, semn de ruptură. Câteva ore mai târziu, durerea revine și edemul apare. O echimoză (vânătaie) poate surveni în partea externă a gleznei și a piciorului, deplasându-se ulterior către degete. Uneori, spijinul pe picior este imposibil.

## 4. Ce trebuie să fac dacă am o entorsă de gleznă?

Dacă bănuieți că aveți o entorsă de gleznă, este bine să vă prezentați de urgență la un medic, de preferință traumatolog sau ortoped. Dacă nu puteți ajunge imediat la un medic, atunci trebuie să urmați regulile generale ale tratamentului unei entorse: repaus, gheață, compresiune și poziție proclivă. Primul lucru pe care trebuie să-l faceți este să *încetați orice activitate sportivă*. Glezna nu mai trebuie solicitată mecanic. Nu vă mai sprijiniți pe gleznă, nici măcar pentru a merge la vestiar, rugați pe cineva să vă ajute să mergeți sau folosiți două cârje pentru a vă deplasa. Glezna trebuie să stea în repaus pentru o perioadă de minim 24-48 de ore

pentru ca leziunile să nu se agraveze. Aplicarea locală de gheață este necesară pentru a reduce durerea și edemul local (umflarea gleznei). Nu lăsați punga cu gheață mai mult de două ore în continuu, ci faceți pauze regulate.

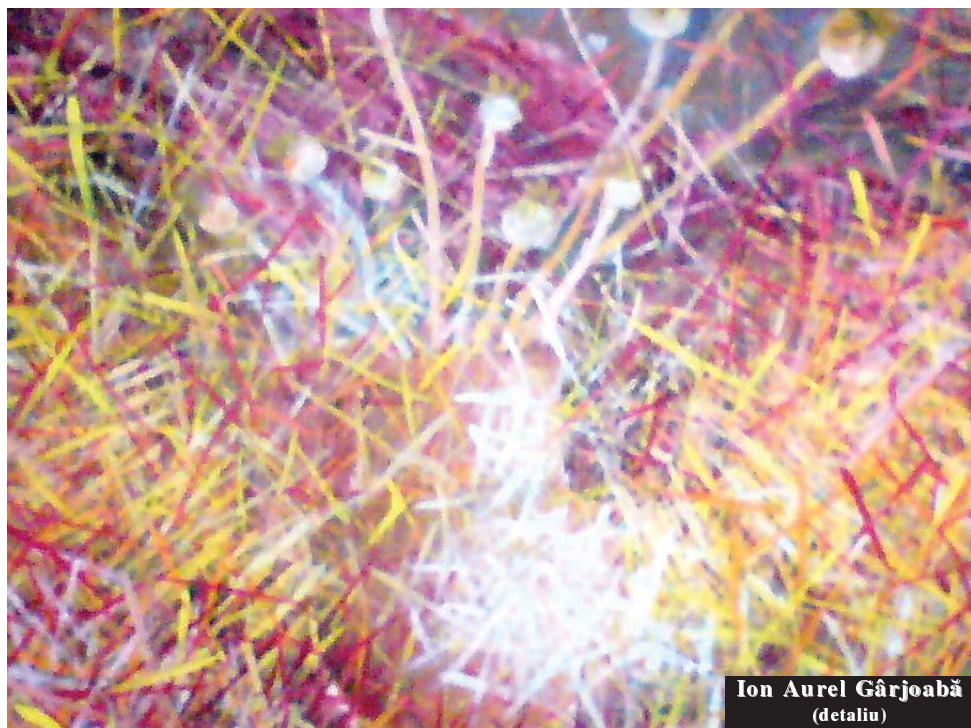
Bandajul elastic compresiv trebuie aplicat cu blândețe, fără să fie strâns prea tare. Dacă nu, riscați să jenați circulația sanguină și piciorul se va umfla mai tare. În timpul nopții nu ezitați să puneți glezna pe o pernă.

### ***Reeducarea gleznei***

După gravitatea entorsei, vă puteți reîncepe activitățile sportive la o

distanță cuprinsă între 2 și 12 săptămâni de la momentul accidentului. Este bine să începeți un program de recuperare a forței grupelor musculare din jurul gleznei. Pentru aceasta, puteți efectua numeroase exerciții recomandate de un medic ortoped sau să vă adresați unui kinetoterapeut cu experiență. *Nu purtați încălțăminte care favorizează instabilitatea gleznei (mai ales încălțăminte cu tocuri înalte).*

***Dr. Alexandru Nițulescu,  
Medic specialist ortoped***



**Ion Aurel Gârjoabă**  
(detaliu)

## SPRE CE TĂRÂMURI

E greu când sui; poteca-i rătăcită.  
N-am cum răzlețe clipe să înnod.  
Din vreascuri către țel cum să faci pod,  
Când vremea nu se lasă prădută?

Magie-i totul; prag de eşafod...  
Decapitate visuri, de-o clipită...  
Reîncarnare într-o stalagmită...  
Un glas în tremur pe un gând schilod.

Spre ce țărâmuri mi-e tocmnit luntrașul,  
Săltând din val în val, neostoit,  
Când cere și nu vreau să-i dau răvașul

Ce mi s-a-ncredințat când am pornit ?  
E loc. Dar barca lui nu mi-e sălașul  
Și nu mă las de nimeni jecmănit!

*Adrian Erbiceanu*



**Ortansa Moraru**  
*Nest*

## ÎNGERII N-AU COBORÂT DE PE ARCĂ

îmi spunea  
să începem prin a uita cine suntem  
nu este suficient să-mi intrii în templul sufletului  
fără să te rogi la icoanele  
părinților mei

alege-ți câteva amintiri și reconstituie viața  
atunci când sirenele cântă  
în sezonul lacrimilor

o lume expertă-n camuflaje  
se deschide se închide inima ta  
o floare carnivoră

îmi simt umbra respirându-mi rece în ceafă  
riduri apărute din cutremurătoarea  
dispariție a zilelor în pământul  
dinlăuntru

îngerii n-au coborât de pe arcă  
au preferat să rămână un mit

atâtea vieți la discreția morții  
oamenii triști căutători de comori în trecut  
apele cimitire curgătoare

descopeream femeia  
și pe măsură ce înaintam  
mă rătăceam în sălbăticia ei



**Florin Mihai**  
*Ascendit*

*Ionuț Caragea*

# Maestrii contemporani

## *Nicolae Alexi*

### „Măsura Magistrului”

Creațiile, în speță cele de grafică, ale lui Nicolae Alexi, se înscriu într-o linie estetico-vizuală cu totul aparte.

Autorul propune privitorului sintagme designatice, reinterprețări de o mare volumetrie, în plan plastic, estetic. Onouă interpretare filozofică a imaginii, un gen inedit de abordare, conturează ideile plastice semnate Nicolae Alexi.

Excelent grafician, bine pozat în plan designatic, autor și promotor de inedite sintagme estetico-plastice, este un adevărat revoluționar în materie.

Regândind concepte, fiind un bun “reinterprețator” al acestora, plasticianul, grație sintagmelor propuse, se afirmă drept un creator de gen.



Nicolae Alexi

Complexul lineatic al artistului, interesant în plan vizual estetic, este unul de excepție.

Trebuie neapărat remarcată o deosebită acribie vizând desenul, linia în creațiile sale.

Nu în ultimul rând, trebuie relevat aspectul simbiotic al lucrărilor artistului, în care ideea de sintetism, atât linear cât și cromatic, se îmbină cu lirismul, cu ideea de transcendență cromatic-picturală.

Nicolae Alexi rămâne poate o enigmă în pagina picturii plastice contemporane,

pe care, vă invităm să o deslușiți Domniile Voastre!

Precum un hărăzit entomolog, Alexi analizează sub o imensă, incredibilă lupă, jucându-se cu efectul de „ocean întors” toate relele și bunele acestei lumi în care ne învârtim haotic, fapt pe care, subtil, ni-l sugerează artistul.

Creațiile lui sunt precepte, lecții de viață, de trăire, pe care, generos ni le oferă Nicolae Alexi.

*Dragoș Ciobanu*



**Nicolae Alexi**  
*Compoziție*





# Ucenicul trebuie să-și depășească maestrul

- Alexandra Roman -

## O BUNĂ IMAGISTĂ

**Alexandra Roman**, născută la Sighetul Marmației, în 1987, absolventă a Universității de Artă și Design de la Cluj-Napoca, se afirmă drept o entitate de mare valoare deja, în pofida vârstei tinere, în arta plastică contemporană.

Tânăra artistă este beneficiara unei linii profund evocatoare, a unei gestalități ce ține de o bună imagistică. Eșafodajul grafic, perfect conturat de către artistă, este susținut în plan cromatic de intensificări coloristice.

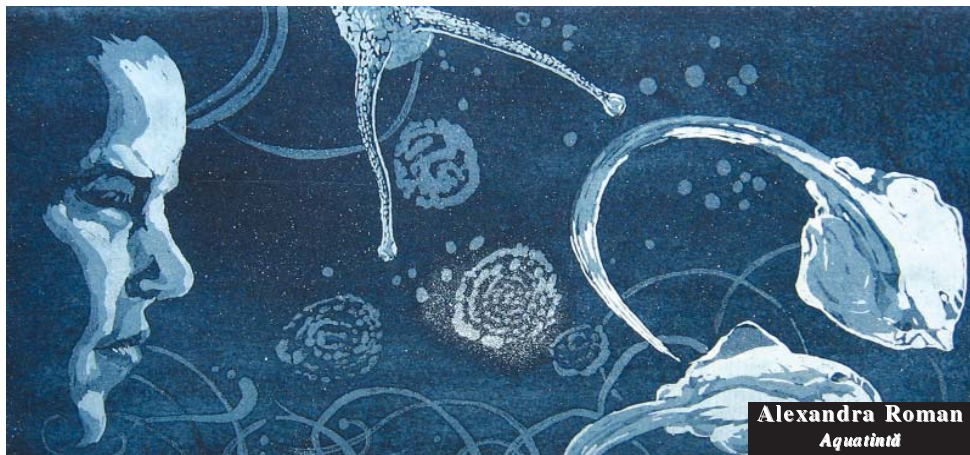
Pornind de la ideea de simplu desen, plasticiana propune vizual-estetic, noi

norme de percepere a frumosului, a ideii de bine.

Este remarcabilă gestualitatea artistică a unei atât de tinere creatoare, care știe însă să-și valorizeze atât valențele designatice, cât și cele cromatice oferind privitorului compoziții de gen remarcabile.

Bine pozată compozițional, creația plastică, semnată de Alexandra Roman, constituie pentru iubitorii de artă o adevărată încântare.

*Dragoș Ciobanu*



**Alexandra Roman**  
*Aquatintă*



**Alexandra Roman**  
Colaj

# Aventuri pe mare

## Prima zi în China

Am descoperit aici o civilizație cu totul diferită de cea occidentală.

Chinezoaicele care ne plac nouă, ei le consideră urâte, asta și pentru că majoritatea celor frumoase, sunt corcite cu europeni. Sunt și tratate ca inferioare.

Suntem priviți cu mult amuzament, ce nas mare avem! Pe drumul înspre China, marinarii mai vechi ne spun: mergem la cei loviți cu lopata. Nu pricepeam nimic, până când nu am ajuns și am văzut unul! Nu puteam să-mi dezlipesc ochii! A trebuit să-mi dea brânci un coleg ca să pot pleca de lângă el... parcă vedeam forma lopeții... fața era aproape dreaptă.

Au un obicei interesant. În magazin, pe post de manechine stau fete, tinere și frumoase, care trebuie să stea nemișcate. Suntem extaziați și trecem la cercetare. Fetele chirăie, așa că suntem nevoiți să renunțăm, binențeles abia după intervenția conducerii magazinului.

Suntem la dană, în Shanghai. Stăm pe punte și ne savurăm cafelele de dimineață. În depărtare, la capătul străzii, apare un grup masiv de 500-700 de bicicliști, deplasându-se în viteză. Îmi întreb colegii ce se întâmplă. Timonierul mă lămurește: *Daciada la chinezi*. Îi privesc curios, binențeles că l-am crezut. Se distrează toți pe seama mea și-mi spun că sunt muncitorii, vin la muncă.

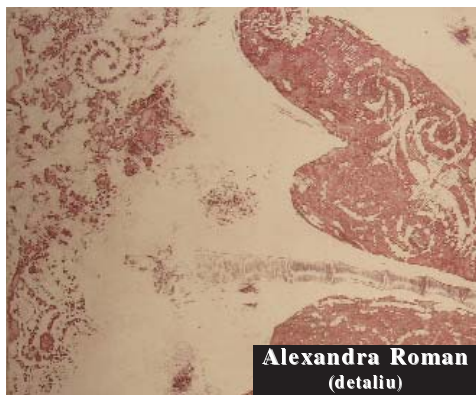
Strada s-a înnegrit de bicicliști până în depărtare, toți pedalează în viteză. Nu-i cred că sunt muncitori, spre deliciul colegilor.

Drumul de la dana de acostare, unde se află nava, până în oraș se face pe sub fluviul Galben. Am mers cu taxiul prin tunel timp de o jumătate de oră, este superb, autostrada se ramifică pe dedesupt în toate direcțiile.

Am ajuns în oraș. E o aglomerație de nedescris, autobuzele circulă cu oamenii pe scări. Îmi amintește de România.

Am găsit un magazin, de 8 etaje, numai cu îmbrăcăminte pentru femei. Decidem unanim că nu vom veni cu soțiile în China. Renunțăm la magazin și mergem la cârciumă. Dar acest lucru îl voi povesti altă dată.

*Laurențiu Manuel Macarie*



**Alexandra Roman**  
(detaliu)

## PRIN TOMIS MAI COLINDĂ...

Prin aspră odisee, neatârnat de vreme,  
și-a argintat Ovidiu descăunări de ceruri  
și-n Tomis mai colindă un vânt înhârnicit  
tristețile să-i poarte în traversări de mit.

Ascultă, marea cântă în ancorări de larg  
și vântul se mai culcă statornic la picioare;  
mereu din plete dace cresc leagăne solare...  
ascultă, marea cântă și timpul nu mai doare.



Laurențiu Macarie

### CREAȚIE

De nu m-ar ninge ploaia,  
spic de cristale reci,  
aș exploda în cosmos;  
sunt pulbere,  
sunt vânt.

Adună-mi curcubeie  
pe-un talger de argint.

Statuie stau în ploaie  
în palma ta - pământ  
și flori  
și păsări albe

Ascunde-mă de vânt.

*Angela Macarie*

# Inventatori români

## Victor Babeș (1854-1926)



Renumit medic bacteriolog și anatomopatolog Victor Babeș este unul dintre fondatorii microbiologiei moderne, ai seroterapiei și precursor al ideilor moderne despre antibiotice.

S-a format ca specialist în domeniul medicinei la Budapesta și Viena, profesor de histopatologie la Facultatea de Medicină din Budapesta între anii 1881 și 1887, mai apoi ca profesor de anatomie patologică și bacteriologie la Facultatea de Medicină din București între 1887 și 1926. În procesul de studiu a efectuat stagii de specializare la Munchen, Heidelberg, Strasbourg, Paris și Berlin. După transferul la Facultatea de Medicină din București, în anul 1887 a fondat Institutul de Patologie și

Bacteriologie, care-i poartă numele și astăzi. În 1889 a pus bazele publicațiilor “Analale Institutului de patologie și bacteriologie”, “România medicală” și mai apoi “Archives des sciences medicales” în anul 1895 .

A publicat circa 1300 de lucrări și articole științifice, iar în anul 1900 a fondat Societatea Anatomică din București.

În anul 1888 a înființat tot în București, încă un Centru de vaccinare antirabică, fiind al doilea din lume, după cel înființat de Louis Pasteur la Paris.

Victor Babeș a fost membru al Academiei Române, al Academiei de Medicină din Paris, al Comitetului Internațional pentru combaterea leprei. Pentru activitatea desfășurată a fost distins de trei ori cu premii academice, de către Academia de Științe din Paris, cu premiul Montyon, în anii 1886 și 1924, precum și cu premiul Breant în 1913. Nu în ultimul rând a fost cavaler al Legiunii de Onoare.

Victor Babeș a descoperit virotici din celulele creierului animalelor turbate (“corpusculii Babeș-Negri”) și peste 50 de germeni patogeni, pe care i-a studiat și descris.

Ca recunoaștere a valorii sale incontestabile, agenții patogeni care provoacă unele boli la animale au fost denumiți “babeșii”, iar respectivele boli “bablesioase”. Savantul a descoperit valoarea serului imun, capabil să inactiveze microbii, a enunțat principiul imunizării pasive și a inventat o metodă originală de imunizare antirabică (tratament asociat: vaccin și ser antirabic),

cunoscută în lume sub denumirea “Metoda română de tratament antirabic”.

Victor Babeș a fost promotorul conceptului de morfopatologie despre procesul infecțios, ca orientare biomedicală bazată pe sinteza dintre bacteriologie și anatomie patologică.

*Ing.Ana-Maria Endeș*



**Georgeata Grabovski**  
Veneție

## *Clasici ai picturii navale internaționale*

**Claude Lorrain  
(Claude Gellee) 1600-1682**

Peisagistica europeană îi datorează enorm lui Claude Lorrain, pictorul francez, reprezentant al Școlii de la Roma, a preluat de la Renaștere rigoarea perspectivică și a înobilat-o cu propriul său talent și dragostea sa pentru natură. Ceea ce rezultă este o compoziție de o frumusețe ireală, fantastică, care, paradoxal redă natura în toată splendoarea ei.

Lorrain creează o lume ideală caracterizată printr-o arhitectură clasică, o lumină ce se modulează încântător, cu contraste dramatice de tonuri și o acțiune distribuită cu eleganță.

Cele mai reprezentative lucrări sunt: *Campo Vaccino-1636*, *Îmbarcarea Sf. Ursula-1641*, *Peisaj Marin cu răpirea Europei -1655*, *Îmbarcarea Reginei din Saba în port-1648*, reprezentând o scenă din Vechiul Testament în care regina din Saba este întâmpinată de regele Solomon.

**Ana-Maria Vasilescu**





# NAUFRAGIUL

*Ești numai tu aici...  
între corăbiile-acestea...  
când naufragiul se tânguia  
la picioarele tale  
lipsindu-se de furia căpitanului  
hotărât să trimită la moarte  
rând pe rând, suflete...  
de care s-a legat...  
– furtună de furtună –*

*A fost lumea lor  
pe care ai destrămat-o  
cu plânsul tău...*

*ai întins eșarfa către el  
spunându-i că nu știi cine ești...  
după noaptea aceea  
l-ai întrebat încă o dată:*

*„De unde te cunosc căpitane?  
– și valul acesta rece!... –  
De unde te cunosc?!...”*

*Cristian Balint*

## *PORT SUSPENDAT*

*De unde te știi căpitane  
și cărei chemări îți răspund  
stând pe corabia care  
deocamdată nu vede pământ?!*

*Ascultă visata trădare  
să știi nebuniei de leac  
după datini  
să-i dai dezlegare  
ca trup într-un ochi descântat.*

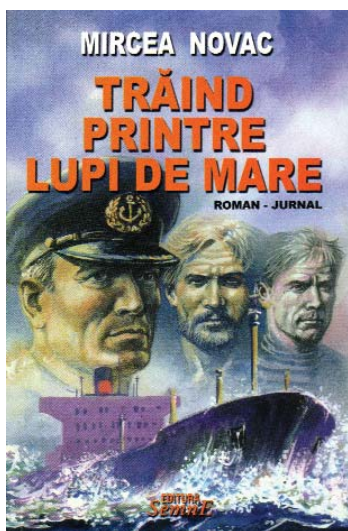
.....  
*Pierdute popoare  
visezi căpitane  
corăbii într-un port suspendat*

*Daniela Micu*



*1. Martie 02.*

# Schițe de portret



*În limbaj marinăresc și nu numai, noțiunea de „lup de mare” desemnează o personalitate umană puternică, hotărâtă, altruistă, gata să pună interesul colectiv deasupra celui personal, indiferent de riscurile asumate.*

Mircea Novac în al său recent volum „Trăind printre lupii de mare” încearcă să schițeze și să materializeze adevărate „portrete de gen” vizând oameni, care confrunțați cu situații limită, extrem de periculoase au dovedit pe deplin, că sunt demni de onorantul statut al „lupului de mare”. Aceasta, relevă autorul, nu este exclusiv acordat doar comandanților ci și timonierilor, motoriştilor, simplilor marinari de punte, care pot accede la acest onorant titlu marinăresc dacă dau dovadă de echilibru psihic, de forță, stăpânire de sine ș.a.m.d.

Experiențele scriitorului de pe motonava Sinaia, vaporul Cotnari, experiența inginerului mecanic Holbuț, care-și învinge răul de mare ce-l doboră sistematic, întâmplările de la bordul cargoului Zalău, al cargoului Brașov, conturează situații de multe ori limită și portrete puternice, bine definite ale prototipului „lupului de mare”.

Spiritul autorului, mereu cercetător, plin de o curiozitate scriitoricească, jurnalistică, găsește noi tipuri de personaje și pe mineralierul Bucegi, cargoul Dolj, unde autorul descoperă și relevă, prin scrisul său, nu „lupi de mare” singuratici, ci echipe, colectivități umane pentru care vasul, puntea, au devenit un al doilea cămin, pe care toți, sunt hotărâți să-l apere împotriva stihțiilor naturii.

Începând cu comandanți, secunzi, nostromi, timonieri, motorişti, cu care a navigat Mircea Novac l-au adoptat pe „scriitorul marinarilor” în „clubul” oarecum exclusivist, poate pe bună dreptate al „lupilor de mare”.

Romanul-jurnal, apărut la Editura „Semne” – București 2008, se constituie drept o lectură incitantă, rod al scrisului unui „veteran” al întinderilor nesfârșite de ape, bun evocator de situații limită și în egală măsură, în plan literar, un portretist de talie majoră!

*Dragoș Ciobanu*

## *Cascadă de suflete*

Scufundate gânduri navigând în apusul dezbinat de răsăritul călăuzit de vise ce se pierd în obscuritate. Sub săgetile incandescente ale corpului ceresc ce se naște după pieirea întunericului, afundată în eterna tristețe din adâncul *eu...* zăbovesc încă puțin sub invelișul sferei născocite de temeri justificate, simțindu-mă un prunc în uterul mamei... Nimic e cântecul suav al îngerilor în comparație cu matca focului ce arde suflete zbuciumate .

Eternitate, deschide-ți aripile! Eu sunt aici așteptând să-mi acoperi trupul de stele stinse. Du-mă cu tine acolo unde lumile se imbină, dincolo de realitate; unde spiritul e apă, unde corpul e doar o

imagine în mii de particule ce se dizolvă în nisip, ce plutesc în oceanul aerului purtându-mă în valuri, amestecându-mă în timp și spațiu cu alte fire rătăcite în macrocosmos.

Urmele pașilor mei în clepsidra timpului nostru se vor șterge odată cu vârtejul inteligenței timpului scăldat în mine. Arina virtuală acoperă aburul pâinii calde, pruncia zdrobită de-un ecran în culori moarte naște monștrii fără simțiri umane. Renaște ce-ai fost nu demult și lasă-ți piciorul desculț în iarbă moale, privește chipul palid, încercănat a celui ce-ți este aproape și l-ai uitat.

*Camelia Olteanu*



**Ana-Maria Vasilescu**  
(detaliu)

# Ziua Marinei Române – 2008



La 15 august, de Sfânta Maria, patroana spirituală a marinarilor, sărbătorim Ziua Marinei, zi de o mare încărcătură istorică și bogate tradiții marinărești.

Cu această ocazie, Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand” și Muzeul Marinei Române, au organizat în perioada 8-17 august, o expoziție cu tema: „Din istoria Marinei Române”. Deschiderea oficială a expoziției a avut loc la 8 august în holul central al Muzeului Militar Național.

Publicul a vizitat expoziția interioară și exterioară cu tematică marină, în care

figurau, instrumente de navigație: sextant, ceas de bord, felinar de bord, o machetă de telegraf, una de mină etc. Erau expuse de asemenea, diverse uniforme de marină din diferite epoci, drapele, machete de nave, decorații, plachete, insigne – printre care și cele ale LNR, fotografii, portrete și sculpturi. Două mari picturi marine, semnate Dimitrie Știubei, se aflau printre piesele de rezistență ale expoziției. La vernisajul expoziției din capitală, au fost prezenți cadre militare active, în rezervă și retragere din marina militară, veterani de război marinari, membrii ai Ligii Navale Române, reprezentanți mass-media, muzeografi ai celor două unități organizatoare, membrii ai ANVR, etc.

Au rostit scurte alocuțiuni domnii: Contraamiral de flotilă Gheorghe Petria – locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale, General(r) Marin Dragnea – președintele ANVR, Colonel dr. Popa – directorul Muzeului Militar și Cpt. Cdor. dr. Olimpiu Manuel Glodarenco – directorul Muzeului Marinei Române, muzeu care în anul 2009 împlinește 40 de ani de la înființare.

Fotografia de familie și cupa de șampanie au încununat vernisajul expoziției de marină 2008.

*Ing. Ilarion Barbu*

# REPERE CALANDERISTICE

## 2008

### **Octombrie**

01. Ziua Scafandrilor Militari
02. Trupele române eliberează capul de pod Taman din Kuban (1943)
06. Trupele române încep operațiunile din Ungaria (1945)
08. Trupele române defilează sub Arcul de Triumf din București (1878)
10. Prima bătălie de la Jiu(1916)
12. Trupele române și sovietice eliberează Clujul(1944)
15. Încoronarea Regelui Ferdinand I și a reginei Maria(1929)
18. *Sfântul Apostol și Evanghelist Luca*
24. Ziua Națiunilor Unite
25. Ziua Armatei Române
30. Ziua Relațiilor Publice Militare

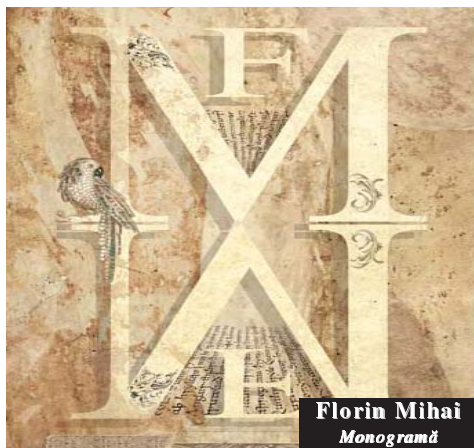
### **Noiembrie**

01. Intrarea triumfală a lui Mihai Viteazul în Alba Iulia(1959)
02. Ziua Vânătorilor de Munte
10. Ziua Artileriei
12. Ziua Statului Major General; Ziua Cercetașilor Militari; Ziua Geodezilor Militari
15. Unirea Bucovinei cu România (1918)
16. Ziua Transporturilor Militare
23. Trupele române încep luptele în Cehoslovacia(1944)
27. Asasinarea lui Nicolae Iorga și a lui Virgil Madgearu(1940)
28. Cucerirea Plevnei (1877)
29. Ziua Infanteriei Marine

30. *Sfântul Apostol Andrei, ocrotitorul României*

### **Decembrie**

01. Ziua Națională a României – Marea Unire(1918)
06. *Sfântul Ierarh Nicolae*; Ocuparea Bucureștiului de trupele Puterilor Centrale(1916)
07. Ziua internațională a Aviației Civile
08. Ziua Constituției
10. Ziua Internațională a Drepturilor Omului
14. România devine membră a ONU(1955)
16. Începutul Revoluției din 16-22 decembrie 1989
25. *Nașterea Domnului Iisus Hristos (Crăciunul)*
26. *Soborul Maicii Domnului*
30. Abdicarea forțată a Regelui Mihai I; Proclamarea Republicii.



**Florin Mihai**  
*Monogramă*

## *Din viața Filialelor*

### *L.N.R. – Filiala București*

La data de 4 noiembrie 2008, în sala de festivități a Cercului Militar Național, a avut loc ședința lunară de comunicări a filialei LNR a capitalei.

Cu acest prilej dl. Contraamiral(r) dr. Eugen Laurian a prezentat comunicarea „Romania v/s Ucraina în fața Curții Internaționale de Justiție – delimitarea zonelor economice exclusive și a platoului continental”.

Nu întâmplător aceasta a fost prezentată de amiralul Eugen Laurian făcând parte din delegația română, care, în luna septembrie 2008 a participat la Haga, la sesiunea Curții Internaționale de Justiție, care a dezbătut problema respectivă.

Insula Șerpilor – singura insulă din Marea Neagră, a fost luată României de fosta Uniune Sovietică în anul 1948, iar în 1997 a fost dată Ucrainei.

Expunerea amiralului Laurian a cuprins 9 capitole:

1. Negocierile Româno-Sovietice 1967-1987; 10 runde.

2. Negocierile Româno-Ucrainiene 34 negocieri în 6 ani. În anul 1997, România și Ucraina au semnat tratatul de bază și acordul conex, prin care s-a recunoscut din partea română apartenența Insulei

Șerpilor la Ucraina, urmând ca Tratatul de frontieră și Acordul de delimitare, cu pretenția Ucrainei la o suprafață de apă de 12.500 kmp, să se dezbată ulterior.

3. Impasul negocierilor. În anul 2003 s-a semnat de către cele două țări tratatul de frontieră. În 2004 România s-a adresat Curții Internaționale de Justiție pentru soluționarea diferendului privind delimitarea apelor teritoriale.

4. Informații generale privind C.I.J. de la Haga, singurul organ de justiție ONU, înființat în 1946.

5. Etapele procedurale: faza scrisă și faza orală, cu expunerea poziției României și a Ucrainei. Memoriul României, redactat în limbile franceză și engleză a conținut 1700 pagini.

6. Susținerea fazei scrise.

7. Susținerea fazei orale – în perioada 2-19 septembrie 2008.

8. Echipa României. Din România agent Aureșcu; co-agent Dinescu; patru profesori avocați străini, un magistrat francez; consilieri și experți.

Țara noastră a invocat prevederile UNCLOS – Convenția internațională a Dreptului Mării de la Montego Bay – Jamaica: Insula Șerpilor este o rocă/stâncă nelocuită și fără resurse

proprii și ca atare zona economică exclusivă și platoul continental urmează alte reguli de delimitare decât cele ale unui teren locuit.

Curtea Internațională de Justiție va da sentința sa, definitivă și obligatorie, în cursul trimestrului I – 2009.

#### 9. Echipa Ucrainei.

A fost un regal al științelor și artelor marine.

Cu prilejul acestei întâlniri deosebite, dl. Contraamiral(r) Eugen Laurian a înmănat însemnele de înaintare în grad a

domnului comandor(r) Ion-Dănuț Toader, la gradul de contraamiral de flotilă în retragere.

După această festivitate, cei prezenți, au vizitat expozițiile de artă plastică din sălile Palatului Cercului Militar Național: Galeria Artelor – studioul de arte plastice al armatei, coordonator domnul Valentin Tănase, Sala Rondă – doamna Ecaterina Mihai și domnul Ion Hultoană, sala foaier – domnul Nicolae Dumitru Chilia.

*Ing. Ilarion Barbu*



## SCURTĂ PREZENTARE A MUZEULUI MARINEI ROMÂNE

Muzeul Marinei Române, instituție unică în România prin profil și reprezentare, funcționează în Municipiul Constanța, pe Strada Traian nr. 53, într-un edificiu, monument istoric construit în anii 1908-1909, unde a funcționat fosta Școală Navală.

Inaugurat în anul 1969, Muzeul Marinei Române contribuie la formarea imaginii trecutului românesc legat de ape, în cadrul expoziției permanente regăsindu-se cele mai importante reperi ale navigației în spațiul carpato-dunăreano-pontic din cele mai vechi timpuri până în prezent, formarea și dezvoltarea Flotilei Fluviale Române, a Flotilei Regale a României, a Marinei Militare în contextul celor mai importante evenimente care au marcat istoria românilor în perioadele modernă și contemporană. De asemenea, este ilustrată activitatea Marinei Comerciale, a activității portuare.

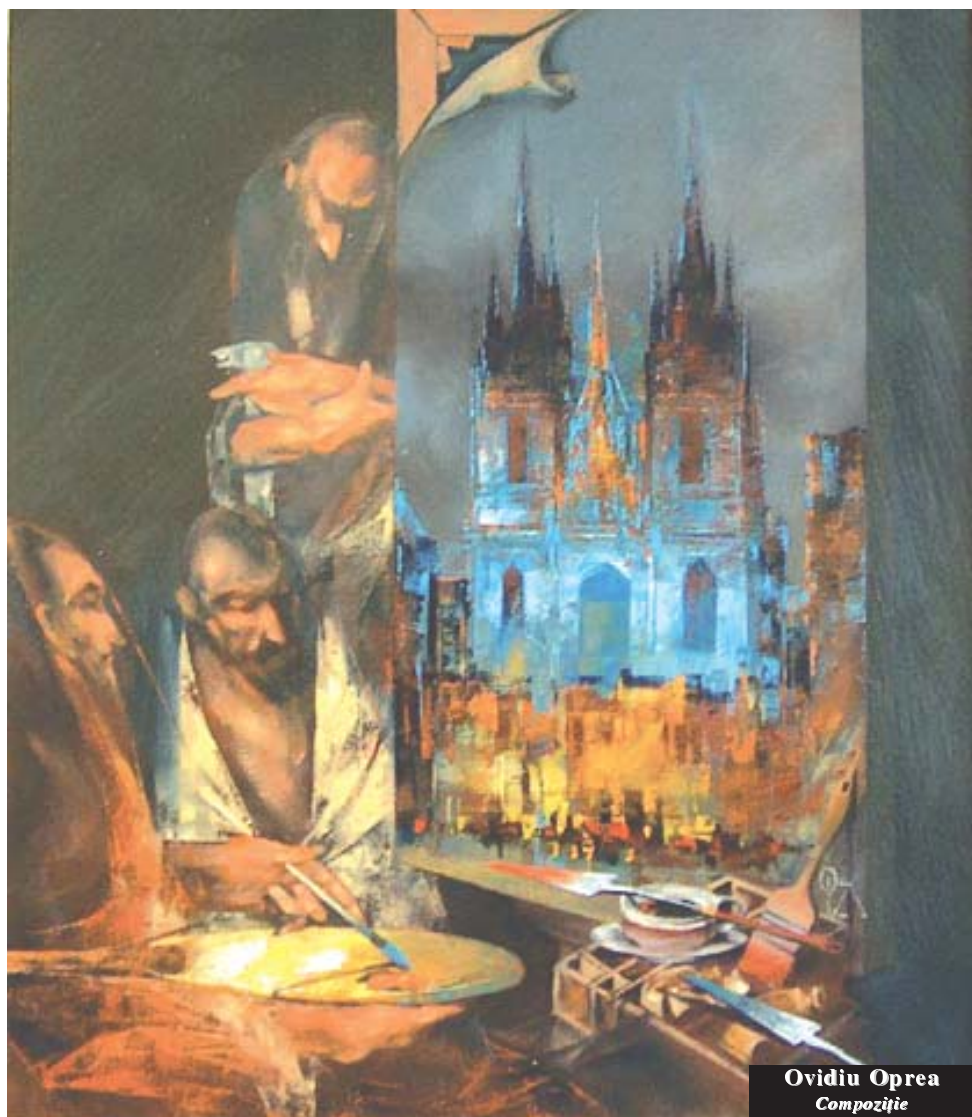
Între cele mai importante exponate, unicat din România, menționăm: o amforă romană cu seu topit de oaie datând din sec. II-III, descoperită în Marea Neagră, o monoxilă în lungime de 10 m. datând din secolul al XV-lea, descoperită în albia Crișului Alb, o bombardă de secol XV folosită pe navele medievale, un tun naval de secol XVIII. De asemenea, machete ale celor mai reprezentative nave care au brăzdat Pontul Euxin (Marea Neagră) de-a

lungul timpului: nave elene și romane de comerț și de război, o navă comercială genoveză, pânzarul moldovenesc, o galeră otomană ș.a.m.d.

Parcul instituției oferă vizitatorilor imaginea unor colecții tematice sugestive, aici fiind amplasate piese originale și reprezentative precum: ancore medievale, mine marine și fluviale folosite în cele două războaie mondiale, diferite tipuri de elice și ancore moderne, tunuri navale antiaeriene de origine austro-ungară, suedeză, cehoslovacă, italiană, rusească și motoare navale care au funcționat pe primul submarin românesc – „*Delfinul*”, canonierele și distrugătoare românești. Aici pot fi văzute și două nave de construcție sovietică: o vedetă blindată fluvială și o vedetă torpiloare, precum și o vedetă dragoare fluvială de concepție românească.

Tot în cadrul incintei se află Troița Marinarilor, o realizare de excepție a unui artist din Maramureș, care a încrustat în lemnul crucii simboluri semnificative ale navigației românești: pânzarul moldovenesc, prima corabie comercială românească, „*Marița*”, prima navă cu aburi a Flotilei de Război, „*România*” și bricul „*Mircea*”.

*Cpt. cdor conf. univ. dr.  
Olimpiu Manuel GLODARENCO*



**Ovidiu Oprea**  
*Compozitie*

---

# TRECERA PRIN STRĂMTOAREA GIBRALTAR ȘI PORTUL GIBRALTAR

## *Noțiuni generale:*

Gibraltarul este o remarcabilă înălțime muntoasă, cunoscută în general de marinarii britanici sub denumirea „Stânca” (The Rock). Ea răsare abrupt din partea sudică cu înălțimea de eleveție 424,3 m. Partea sudică este scurtă și se termină cu Europa Point (latitudine 36 grade 07 minute Nord, longitudine 3 grade 21 minute West).



**Ștefan Popescu**  
*Peisaj marin*

Partea estică a stâncii este inaccesibilă. Orașul Gibraltar este situat în Baia Catalan aproximativ 3 cabluri Nord de Sandy Bay. Cablurile submarine sunt lăsate în Sandy Bay și apar încadrate prin linii pe harta de navigație. Partea nordică a stâncii este dreaptă ca un zid cu eleveție de 114 m.

Ismul este un plan nisipos de 26 picioare înălțime, care se extinde până la piciorul stâncii Siera Carbonera. Porțiunea sudică dintre stâncă și graniță este ocupată de câteva clădiri temporare. Între granița britanică și spaniolă este o porțiune neutră și imediat lângă aceasta, pe teritoriul spaniol este orașul Laținea.

La aproximativ 50 Mm – Est de Gibraltar, predomină curentul de Est, extrem de variabil, care necesită precauțiuni speciale în momentul navigației dinspre Est.

Estic sau vestic, curentul nu este mai mare de 3 Noduri în orice perioadă a anului, în mod frecvent viteza lui este de 1 Nod.

Stația de semnalizare a Amiralității este situată pe partea nordică, aproximativ o jumătate de milă N de Europa Point, rapoartele prin Lloyd fiind receptate, primite și transmise de aceasta.

### *Lumini și semnale de ceață:*

O lumină este dată de turnul Victoria, 162m unghi de elevație, care este un turn alb, rotund, cu dungi roșii, de 61 picioare înălțime, situat în Grand Europa Point.

Semnalele de ceață sunt transmise de la far. O geamandură luminoasă, cu baterii, vopsită în roșu și galben, cu flășuri albe, luminând la fiecare 5 secunde este situată și poate fi detectată la aprox. 15 Mm N-E de Europa Point. Alta, roșie, cu reflector radar este la aproximativ 2,5 mile NE de Europa Point.

### *Ancorajul:*

Este deschis în baie, navele fiind în siguranță pentru că adâncimea variază de la 5 – 40 picioare. Vasele de obicei ancorează în partea de W a portului. În port pescajul maxim este de 31 picioare și 6 inch. Zonele interzise sunt indicate prin linii pe harta de navigație.

Exercițiile submarine sunt frecvente la West de punctul determinat de coordonatele (lat. 36 grade 8 minute Nord, long. 4 grade 57 minute West).

### *Curenții de maree:*

În partea de Est a Gibraltarului, marea este la diferență de 4 ore de cea dată în hartă și în partea de Sud la 3,5 ore.

Pescuitul este deschis între Mai și Octombrie pe coasta spaniolă, la Nord de Gibraltar.

Consulate existente: Italia, Belgia, Danemarca, Franța, Grecia, Finlanda, Israel, Liberia și Portugalia.

### *Documente necesare intrării cu nava în port:*

- 3 Crew Lists ( 3 liste de echipaj);
- 4 Passenger Lists (4 liste de pasageri);
- Arival Raport (raport de sosire ce va fi completat când s-a dat liberă practică și declarația de sănătate);
- Ship's Registern (actele de registru);
- Deratisation Certificate (certificat de deratizare);
- Lood Line Certificate (certificatul de încărcare);
- Ship's Articles
- Certificatul de siguranță pentru poluare.

### *Pilotajul:*

Obligatoriu pentru toate navele, exceptând cele care ancorează. Nota de sosire trebuie dată prin agent cu 24 ore mai devreme. Navele vor veni lângă Rosia Bay, unde pilotul va urca la bord, fie noapte fie zi. Pilotina este vopsită în negru și poartă steagul internațional pentru pilotaj. Se contactează prin radiotelefon Gibraltar Point în canalul 16 și se transmit datele în canalul 12. Serviciul este de 24 de ore.

### *Intrarea în port:*

Comandantul trebuie să anunțe agentul înainte de intrarea în port, despre orice bolnav aflat la bord, astfel încât medicul să poată ajunge odată cu autoritățile, libera practică fiind dată după acordarea declarației de sănătate.

Când este necesar pentru acostare, remorcherele întâlnesc vapoarele la mol.

Se folosesc parâmele de remorraj ale vaporului. De-a lungul danelor, adâncimea maximă este de 31 picioare 6 inch. Este necesar ca odată cu transmiterea ETA, comandantul să transmită și pescajul navei. Navele ce fac buncheraj, sau iau apă și care nu operează cu pasageri sau mărfuri, nu trebuie să plătească decât 12,5% din prețul danei, dacă nu depășesc 8 ore de staționare. Dana nr. 2 este o dană pentru containere, putând acosta nave cu lungimea de 385 picioare și pescaj de 28 picioare. Există dană de buncheraj de 31 picioare adâncime, pentru motorină, petrol, gaze, uleiuri.

Agenții sunt automat anunțați de sosirea navei odată cu transmiterea ETA (prin ETA se înțelege poziția navei, drumul, viteza, ziua și ora la care nava va ajunge în port).

Comandantul poate anunța agentul dacă este nevoie de asistență medicală, existând un spital pentru orice fel de tratament.

Pentru apă de consum, de-a lungul molului se află conducte de apă, ce pot da 60 – 80t/h.

Nu există restricții de nici un fel la bord pentru băutură și țigări, iar membrii echipajului pot aduce la bord cantități mici pentru imediata lor folosință. Nu este nevoie de cărți de identitate. Există facilități pentru repatrierea membrilor de echipaj. Timpul este GMT + o oră. Telefonul poate fi plasat la bord sau la dană... 10 lire montarea.

*Laurențiu Manuel Macarie*



**Petre Moșiu**